

VCD zum Speer-Projekt „Frankfurt für alle“: Geistige Mobilität ersetzt motorisierte

Umweltschutz, klimaschonende Verkehrskonzepte, Wissensgesellschaft und Kreativwirtschaft, exquisite Lebens- und Wohnqualität kennzeichnen Albert Speers strahlende Zukunft für Frankfurt.

Passivhaushauptstadt Deutschlands ist es heute schon. Doch Speer selbst unterläuft die lobenswerte Vision durch seine eigenen Pläne zum Flughafenausbau und seine biedere, rückständige Gestaltung des benachbarten Neu-Isenburg im Gewerbegebiet-Süd und Baugebiet Birkengewann.

Auf den ersten Blick entsprechen die meisten Thesen sicherlich fortschrittlichsten Vorstellungen von Lebensqualität, Wohlstand und nachhaltiger Wirtschaft. Die Pläne einer stadtverträglichen Mobilität umfassen denn auch die bekanntesten innovativen Modelle: z.B. das Konzept Shared Space zur Verkehrsberuhigung, intelligente Anlieferung für den Einzelhandel, Express-Radwege, Tangential- und Ringlinien im ÖPNV. Solche Modelle überzeugen schon deshalb, weil sie sich andernorts bereits bewährt haben. Das gilt auch den Visionen für städtisches Wohnen und die Aufwertung und Umwandlung von Autostraßen zum öffentlichen Raum.

Ein Schlüssel zum Gelingen all dieser Vorhaben ist die Eindämmung des Autoverkehrs als das wesentliche Hindernis für urbane Qualitäten. Diese Erkenntnis sollte mehr betont werden, ohne Rücksicht auf partikuläre Interessen. Nur wenn der Autoverkehr zu Gunsten des ÖPNV eingeschränkt wird, können Bus und Bahn so zügig, zuverlässig und preiswert die Hauptlast des Verkehrs übernehmen, wie das in Freiburg oder Karlsruhe längst der Fall ist.

Die Abkehr vom allgegenwärtigen Auto wird erleichtert, ja erst ermöglicht durch Bildungsinitiativen und die Förderung der Wissensgesellschaft. Nur so gelingt sukzessive die Verlagerung der Wertschöpfung auf Kultur und Kreativwirtschaft, deren physischer Transportbedarf viel geringer ist als bei den industriell geprägten Prozessen alter Gewerbestrukturen. Wohnen und Arbeiten finden am selben Ort statt, aufwendige und störende Produktionsstätten entfallen. Geistige Mobilität ersetzt motorisierte. Auch dieser Effekt bewährt sich in der Praxis: Im Großraum Kopenhagen verdienen rund zwei Drittel der Erwerbsfähigen ihr Brot mit kreativen Leistungen, erzielen damit mehr Wohlstand als die Bundesbürger, erzeugen nur ein Drittel der Erderwärmung pro Kopf im Vergleich zu Hessen. Bildung, Klimaschutz, Wohlstand und Beschäftigung gehen Hand in Hand.

Wiewohl ihre Konzepte überzeugend klingen, gerät die Studie zur Farce, wenn sie nicht durch eine operative Planung konkretisiert wird. Denn die aktuelle Praxis unterläuft gerade die hehren Ziele. In Neu-Isenburg entsteht dort, wo Straßenbahn und Regiotram „Westtangente“ verknüpft werden sollen, ein gigantischer Straßenverkehrsknoten, der eine Straßenbahntrasse definitiv verhindert. Ein renommierter Verlag – Inbegriff kreativer Wirtschaft – wechselt in eine Stadt, deren zentraler Flughafen gerade geschlossen wurde, während in Frankfurt ein ebenso zentral gelegener Airport zu Lasten elementarer Lebensqualität für Hunderttausende ausgebaut wird. Ist solch ein Moloch noch ein „Standortfaktor“? Die - auch für Rhein-Main geforderte – Restrukturierung im Rahmen einer Internationalen Bauausstellung (IBA) konnte das Ruhrgebiet so erfolgreich aufwerten, weil zugleich störende Industrieinflüsse entfallen sind. Wiewohl jetzt schon unerträglich, sollen solche Einflüsse durch den Flughafenausbau hier abermals zunehmen. Die Siedlungsbeschränkung durch den Flughafenausbau erfasst just jene Areale, die der Ansiedlung von Kulturstätten und kreativen Branchen dienen sollen, also höchste Anforderungen an Lebens- und Arbeitsqualität erfüllen müssen. Die Studie scheint absolut unglaublich, solange es beim Flughafenausbau bleibt.

Mit operativen Maßnahmen muss jetzt der Grundstein dafür gelegt werden, dass die Bevölkerung bis 2030 tatsächlich die geistige Mobilität und damit die geforderte Kreativität entwickelt, um von den neuen Qualitäten – wirtschaftlich und sinnlich – zu profitieren und am neuen Wohlstand teilzuhaben. Ab sofort sollte keinem Jugendlichen mehr der Schulabschluss vorenthalten werden, kein Kleinkind ohne intensive pädagogische Betreuung aufwachsen. Und mit hindernisfreien Spuren und Vorrangschaltungen an allen

Ampeln muss umgehend klargestellt werden, dass auch in Frankfurt Bus und Tram nicht Prekariatstransporter sind, sondern erstrangiges und bevorzugtes Verkehrsmittel für alle. Bürgerbeteiligung darf nicht nur gepredigt, sie muss auch politisch akzeptiert werden. Tatsächlich haben die Bürger der Region in einem langwierigen Planungsprozess alle Gutachten zum Flughafenausbau akribisch und wissenschaftlich fundiert widerlegt, auch den vermeintlichen Beschäftigungseffekt. Ihre Argumente wurden darauf schlicht als nicht relevant abgewiesen, ein prognostizierter Flugverkehrsbedarf sticht alle anderen öffentlichen Interessen. Ist das der Lohn für Bürgerbeteiligung? Inkonsequent handelt auch das Büro Speer, dessen Konzept zur Airport City sowie die sehr konventionelle Planung für das angrenzende Neu-Isenburg in krassem Widerspruch zur Frankfurter Vision stehen. Letztlich hängt der Erfolg der Studie davon ab, ob die verantwortlichen Politiker und der prominente Stadtplaner die Größe haben, bisherige Fehlentscheidungen zurückzunehmen und jetzt entschlossen Maßnahmen zur Realisierung des Projekts ergreifen. Ein wesentlicher Impuls wäre sicherlich die Aussetzung des Flughafenausbaus. Um der Seriosität seiner Studie willen sollte sich auch Albert Speer hierzu bekennen.

Werner Geiß
Vorstandsmitglied VCD Hessen
Taunusstr. 38
63263 Neu-Isenburg
Tel. 06102 21336